



**You have downloaded a document from  
RE-BUŚ  
repository of the University of Silesia in Katowice**

**Title:** Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – część 2

**Author:** Jacek Barcik, Piotr Czech

**Citation style:** Barcik Jacek, Czech Piotr. (2010). Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – część 2. „Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport” (Vol. 68, 2010, s. 13-18)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIWERSYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

Jacek BARCIK, Piotr CZECH

## **SYTUACJA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE NA PRZEŁOMIE OSTATNICH LAT – CZĘŚĆ 2**

**Streszczenie.** Problem funkcjonowania transportu w międzynarodowej i krajowej wymianie towarowej ich rozwój odgrywa bardzo ważną rolę. Wyraźnie widać, że transport i wymiana towarowa są ściśle ze sobą związane, a postęp i dalszy rozwój w obrębie jednej z tych działalności gospodarczych uwarunkowany jest postępem i rozwojem drugiej. Od wielu lat możliwość przesyłania towarów na duże odległości stanowi najważniejszą rolę w rozwoju gospodarki wielu państw. Do transportu wykorzystuje się różne środki transportu, jednak najbardziej rozpowszechnionym i jak dotąd najtańszym transportem do przewozu masowych ładunków, przekraczających nieraz zdolności przewozowe innych gałęzi transportu, na duże odległości ze znaczną szybkością jest transport kolejowy. Artykuł stanowi analizę sytuacji, w jakiej znalazł się w ostatnich latach transport kolejowy w Polsce.

## **CONDITION OF RAIL TRANSPORT IN POLAND IN RECENT YEARS – PART 2**

**Summary.** The problem of functioning of transport plays an important role in international and national market exchange and its development. It is clearly visible, that transport and market exchange are strictly connected with one another and the development and further evolvement in one of those is subjected to the development of the other. The possibility of sending goods on long distances has played the key role in the development of the economy of many countries for many years. Many different means of transport are used to transport loads, but the most popular and the cheapest means of massive load transport is the rail transport, which exceeds the transport possibilities of other transport branches on long-distances and offers transport at a high speed. This article presents the analysis of condition in which the rail transport has been in recent years.

### **1. SYTUACJA W TRANSPORCIE KOLEJOWYM**

Współczesny rynek usług transportowych jest bardzo wymagający, gdzie konieczne jest sprostanie wysokim wymaganiom klientów w zakresie jakości świadczonych usług. Firmy transportowe, oferujące usługi przewozowe, muszą podnieść zakres świadczonych usług oraz zmienić ich jakość. Działalność kolejowych firm przewozowych powinna być skierowana przede wszystkim na uzyskiwanie przewagi konkurencyjnej dzięki [1]:

- szerszemu udziałowi w łańcuchu dostaw,
- tworzeniu centrów logistycznych i organizacji punktów koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych oraz nowoczesnych terminali kontenerowych,
- przedsięwzięciom modernizacyjno-inwestycyjnym w zakresie taboru wagonowego i trakcyjnego oraz nowoczesnym technologiom,
- wzbogaceniu oferty firmy o nowe produkty logistyczne,
- zapewnieniu wysokiego poziomu logistycznej obsługi klienta.

Polski rynek kolejowych przewozów towarowych jest najbardziej zliberalizowany w Europie, a udział przewoźników prywatnych rośnie z roku na rok. Wpływ na to miało ożywienie gospodarcze oraz efekt „konkurencji na torach”. Alternatywą dla dalszego rozwoju przewozów towarowych koleją są przewozy międzynarodowe i transport na długich dystansach, a wyzwaniem dla prywatnych przewoźników stał się fakt otwarcia 1.01.2007 r. rynku kolejowych przewozów towarowych Unii Europejskiej.

Restrukturyzacja przemysłu ciężkiego, polegająca na zamykaniu kopalń, hut i innych zakładów, spowodowała spadek popytu na przewozy masowe, wykonywane przez kolej oraz wzrost zapotrzebowania na przewozy drobnicowe, do których kolej nie była technicznie przystosowana.

Utrata przez kolej znacznych udziałów rynkowych była spowodowana brakiem skutecznych działań w kierunku zmiany struktury jakościowej oferty przewozowej, dostosowanej do potrzeb klientów tak, aby była dla nich atrakcyjna.

Tendencja spadkowa przewozów kolejowych w Polsce utrzymywała się po zmianach politycznych i gospodarczych kraju. Na podstawie tabeli 1 można stwierdzić, że transport kolejowy utracił znaczną część rynku przewozowego, głównie na rzecz transportu samochodowego. Przedsiębiorstwa kolejowe poddawane walce konkurencyjnej utraciły dominującą pozycję w usługach przewozowych.

Tabela 1

## Przewozy ładunków wg gałęzi transportu

Gałęzie transportu	1990	1995	2000	2005	2008
w tys. ton					
Transport kolejowy	281.658	225.348	187.247	269.553	248.860
Transport samochodowy	1.292.358	1.086.762	1.006.705	1.079.761	1.339.473
Transport rurociągowy	32.995	33.353	44.342	54.259	49.029
Żegluga morska	28.477	26.019	22.774	9.362	10.447
w mln tonokilometrów					
Transport kolejowy	83.530	69.116	54.448	49.972	52.043
Transport samochodowy	40.293	51.200	75.023	119.740	174.223
Transport rurociągowy	13.887	13.493	20.354	25.388	21.247
Żegluga morska	207.429	166.048	133.654	31.733	30.279

Utrata rynku przewozowego przez kolej jest niekorzystna dla gospodarki narodowej, ponieważ powoduje wzrost wydatków budżetowych na infrastrukturę drogową. Przyczyną utraty przez koleje rynków przewozowych, oprócz wielu czynników, było i nadal pozostaje nierównomierne obciążenie kosztami infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu. 30-40% wydatków przedsiębiorstw kolejowych stanowią koszty infrastruktury, natomiast w przedsiębiorstwach transportu samochodowego jedynie 8-10% to wydatki na infrastrukturę.

W Polsce 2009 r. przyniósł znaczące spadki na rynku przewozów towarowych. Transportem kolejowym przewieziono o 4,5% mniej ładunków niż w 2008 r. W tym samym okresie praca przewozowa zmniejszyła się o 16%. Ogółem, przetransportowano niewiele ponad 237 mln ton, a praca przewozowa nie osiągnęła 43 mld tnkm. Pomimo niekorzystnej sytuacji na rynkach operatorzy spoza Grupy PKP odnotowali ogółem wzrost przewozów o 9,6% w przypadku pracy przewozowej oraz o 33,3% w rynku, mierzonym masą przewiezionych ładunków. Pozwoliło im to na osiągnięcie 30,2% udziału w rynku, mierzonym pracą przewozową oraz 66,1% udziałów w rynku mierzonym masą [2].

W 2009 r. odnotowano również spadek przewozu pasażerów o 3,5% w stosunku do roku poprzedniego. Łącznie z usług kolei skorzystało niemal 69,6 mln pasażerów, a praca przewozowa, w tym samym czasie, zmniejszyła się o 8,4% do 5,25 mld paskm. Spadek liczby pasażerów dotknął Koleje Mazowieckie, Warszawską Kolej Dojazdową, Szybka Kolej Miejską w Trójmieście oraz Arrivé PCC [3].

Utrzymanie dotychczasowej pozycji na rynku przewozów towarów przez transport kolejowy będzie niezwykle trudne. Rynek usług przewozowych określa jakość oraz zakres oferty przewozowej. Aby sprostać wymaganiom rynku kolejowego, przewoźnicy powinni oferować swoim klientom usługi przewozowe, dostosowane do ich potrzeb.

## 2. KIERUNKI ROZWOJU POLSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Elementem polityki gospodarczej państwa, prowadzonej w sektorze kolejowym powinno być kształtowanie struktur rzeczowej i podmiotowej transportu kolejowego. Podejmowanie przedsięwzięć promujących i wspierających rozwój transportu kolejowego w zakresie oczekiwań społecznych i możliwości gospodarczych kraju to misja rządu. Zasadniczymi kierunkami misji jest zapewnienie efektywności i podnoszenie jakości świadczonych usług, skuteczność działania, gospodarność oraz efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stworzyło wielką szansę rozwojową w dziedzinie infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem rozwoju całego systemu transportowego oraz zmiany struktury taboru kolejowego. Przestarzały konstrukcyjnie tabor polskich kolei generuje nadmierne koszty napraw, ze względu na konieczność utrzymywania zbyt dużego zatrudnienia w warsztatach, wzrost zużycia części zamiennych, materiałów, narzędzi i urządzeń [9].

Dostęp do funduszy unijnych, programów regionalnych oraz strategia rozwoju kolei w Europie przyczyniły się do wzrostu zamówień na prace, związane z całą infrastrukturą kolejową. Opracowana przez Brukselę strategia finansowa infrastruktury kolejowej na lata 2007-2013 zakłada wydatki na poziomie 20 mld euro, co daje możliwość dynamicznego rozwoju dla większości firm, świadczących dostawy i usługi dla kolei [4].

Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej konieczne jest przeciwdziałanie niekorzystnym tendencjom w systemie transportu kolejowego. Uwzględniając stan obecny przewozów, prognozy wzrostu oraz kierunki określono priorytety krajowej polityki transportowej, którymi są [5]:

- ograniczenie tempa wzrostu pracy przewozowej,
- zwiększenie udziału transportów kolejowego oraz intermodalnego w przewozach towarowych i osobowych,
- unowocześnienie kolei, poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami dla dostosowania do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności,
- poprawa stanu infrastruktury, przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach.

Stan polskiej infrastruktury kolejowej ma duży wpływ na rozwój przedsiębiorczości, możliwość pozyskiwania nowych inwestycji i zdolność konkurowania operatorów kolejowych z przewozami drogowymi, a opłaty za dostęp do niej są instrumentem wpływającym na zwiększenie atrakcyjności lub degradację kolejnictwa. Jak na razie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej zmieniane są co roku, ponieważ nie stworzono dokumentu rządowego, ukazującego wiarygodnie ich ewolucję w dłuższym horyzoncie czasowym [6].

Dla transportu kolejowego problemem jest niezbilansowanie wydatków dotyczących napraw, utrzymania w należytym stanie i konserwacja istniejącej infrastruktury z wpływami od budżetu i użytkowników. Dla zachowania bezpieczeństwa konieczne jest dokonywanie (w odpowiednim czasie) napraw, polegających na wymianie szyn, rozjazdów i podsypki, a także konserwacji obiektów inżynierskich na liniach kolejowych oraz innych naprawa. Niewykonywanie powyższych czynności powoduje stopniowe zmniejszanie parametrów linii, co z kolei skutkuje zmniejszeniem prędkości, a nowo budowane lub zmodernizowane linie ulegają degradacji.

Głównym kierunkiem wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej jest liberalizacja warunków transportu między państwami członkowskimi. Liberalizację, w odniesieniu do procesu gospodarowania, należy określić jako działanie oparte na doktrynie ekonomicznej, postulującej hasło wolnej konkurencji rynkowej i ograniczenia roli państwa w sferze życia gospodarczego. Natomiast w odniesieniu do transportu, liberalizacja postrzegana jest jako występowanie konkurencji w dwóch ujęciach: między poszczególnymi gałęziami transportu (międzygałęziowa) i pomiędzy przedsiębiorstwami tej samej gałęzi transportu (wewnątrzgałęziowa) [7]. Do istotnych źródeł liberalizacji kolejowych przewozów należą tzw. pakiety kolejowe, wydane w 2001 r., 2002 r. i 2004 r.

Mimo trudności i barier państwa członkowskie Unii Europejskiej realizowały reformy transportu kolejowego, mające na celu wdrożenie zaleceń liberalizujących kolejnictwo. Liberalizacja transportu kolejowego przebiegała na podstawie trzech dyrektyw:

- Dyrektywy Rady nr 91/440/EEC z dnia 29.07.1991 r., dotyczącej rozwoju linii kolejowych i dostępu do infrastruktury oraz przejazdu tranzytem w całej Unii Europejskiej;
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/12/WE z dnia 26.02.2001 r., zmieniającej dyrektywę 91/440/EEG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, która należy do pierwszego pakietu kolejowego i dotyczy utworzenia Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) oraz niedyskryminującego dostępu do infrastruktury dla przedsiębiorstw kolejowych transportu międzynarodowego;
- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/51/WE z dnia 29.04.2004 r., zmieniającej dyrektywę 91/440/EEG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, która wchodzi w skład drugiego pakietu kolejowego. Dyrektywa ta rozszerza na całą sieć prawo dostępu do międzynarodowych przewozów kolejowych oraz udostępnia tory i usługi w terminalach i portach.

Unia stawia przed państwami członkowskimi również zadania: utworzenia przedsiębiorstw kolejowych z niezależnym od państw zarządem, opracowania zasad dostępu

do infrastruktury kolejowej przewoźników, którzy wykonują międzynarodowe przewozy, uregulowania zasad dostępu do zawodu przewoźnika, zasad alokacji infrastruktury kolejowej, zasad pobierania opłat infrastrukturalnych i finansowania infrastruktury oraz modernizacji zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego [8].

Unia Europejska zaakceptowała przyznanie Polsce 3-letniego okresu przejściowego w związku z potrzebą dokończenia procesów przekształceniowych w obszarze kolejnictwa. Dotyczyły one przede wszystkim przemian, związanych z procesami restrukturyzacji narodowego przewoźnika PKP i uzyskania dostępu do polskiego rynku dla przedsiębiorstw wspólnotowych, a przy tym zdolności konkurencyjnych dla przewoźników kolejowych. Wynegocjowany okres przejściowy – do końca 2006 r., obejmował ograniczony dostęp dla przewoźników kolejowych do Transeuropejskiej Sieci Towarowej, służącej międzynarodowym przewozom kolejowym na głównych szlakach kolejowych UE.

Rozwiązanie przyjęte w negocjacjach zakłada, że Polska przyzna przewoźnikom kolejowym, wykonującym międzynarodowe przewozy, dostęp do polskiej sieci kolejowej na równoprawnych zasadach. Warunkiem realizacji polityki transportowej UE i podstawowych założeń wspólnotowych, a mianowicie swobodnego przepływu towarów, usług i osób jest zapewnienie sprawnego transportu oraz uczciwej konkurencji.

Pod względem liberalizacji w Polsce w ciągu krótkiego czasu rynek kolejowy znalazł się w czołówce państw unijnych. Z roku na rok zwiększa się udział operatorów prywatnych, co jest przykładem coraz silniejszej konkurencji, dzięki czemu rośnie terminowość, niezawodność i kompleksowość świadczonych usług.

### 3. PODSUMOWANIE

Transport kolejowy w Polsce, w ostatnich latach uległ ogromnym zmianom. Podstawowym powodem tych zmian jest coraz szersza działalność prywatnych przewoźników kolejowych, którzy działają na podstawie licencji, wydanych im przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Dzięki nowo powstałym podmiotom gospodarczym, także i PKP ulega ciągłym zmianom. Już teraz można zauważyć, że bardziej elastyczne i nowoczesne firmy kolejowe (wbrew opinii) w wielu segmentach rynku mogą zaoferować klientom korzystniejsze warunki niż PKP i tym samym zwiększyć konkurencyjność całego rynku przewozów. Widać to najlepiej na spadającym udziale w rynku przewoźników kolejowych spółki PKP Cargo S.A.

Podkreślić jednak należy, że w dzisiejszych czasach, przy bardzo silnej konkurencji różnych rodzajów przewozów, transport kolejowy stracił na znaczeniu. Nie można jednak mówić, iż jego rola stała się już marginalna.

Konieczna jest zatem poprawa funkcjonowania transportu kolejowego, szczególnie teraz po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, zwłaszcza, że Polska ma dogodne położenie geograficzne z krajami, gdzie ów rodzaj transportu jest doskonale rozwinięty.

Ważne podkreślenia jest również to, że opracowuje się różne projekty przyszłości dla transportu kolejowego. Można mieć tylko nadzieję, że wkrótce trafi się na tę właściwą drogę, którą w przyszłość będzie podążać krajowy transport kolejowy.

## Bibliografia

1. Nowak I., Zielaskiewicz H., Makrologistyka: Logistyka 5/2009.
2. Malinowski Ł.: Wyniki przewozowe za 2009 r., Rynek kolejowy 3/2010.
3. Statystyki i analizy, Transport szynowy 4/2009.
4. Zubrzycki J.: Zagrożenia rozwoju firm kolejowych, Rynek kolejowy 9/2006.
5. Ministerstwo Infrastruktury, Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025, Warszawa 2005.
6. Red. Syryjczyk T.: Biała księga, Mapa problemów polskiego kolejnictwa, Warszawa-Kraków 2009.
7. Wiktorowska-Jasik A., Nerc-Pełka A.: Główne założenia i kierunki liberalizacji poszczególnych gałęzi transportu, Transport i komunikacja 3/2007.
8. Koźlak A.: Harmonizacja konkurencji warunkuje dalszą liberalizację rynków transportowych, Przegląd komunikacyjny nr 2, 1998 r.
9. Liberadzki B., Mindura L.: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji, Warszawa 2006.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełło, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego